



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 188]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 13, 2001/आषाढ़ 22, 1923

No. 188]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 13, 2001/ASADHA 22, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 जुलाई, 2001

सं. टीएमपी/36/2001-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार भूतपूर्व मुरुगाव गोदी श्रमिक बोर्ड की लेवियों की सूचली के बारे में प्रति टन वस्तुवार दर को उसके दरों के मान में शामिल करने के लिए मुरुगाव पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएमपी/36/2001-एमओपीटी)

मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

....

आवंदक

आदेश

(जून 2001 के 28वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला भूतपूर्व मुरुगाव गोदी श्रमिक बोर्ड (एमडीएलबी) की लेवियों को अपने दरों के मान में शामिल करने के लिए प्रति टन वस्तुवार दरों में योजितकीकरण के बारे में मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 इस प्राधिकरण ने कार्गो ग्रहस्तन प्रभारों, भांडागारण और संपदा किराए से संबंधित दिनांक 2 जून, 2000 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में, यह देखा गया था कि गोदी श्रमिक बोर्ड के पत्तन न्यास में विलयन से कार्गो ग्रहस्तन श्रमिक विभाग (सीएचएलडी) (भूतपूर्व मुरुगाव गोदी श्रमिक बोर्ड) द्वारा संग्रहित लेवी और प्रभार इस प्राधिकरण के सीमाक्षेत्र के अधीन आए प्रतीत होते हैं। चूंकि, एमओपीटी ने लेवी में किसी वृद्धि अथवा योजितकीकरण का प्रस्ताव नहीं किया था, इसलिए इसकी जांच बाद में करने के लिए छोड़ दिया गया था।

3.1 इस पृष्ठभूमि में, एमओपीटी ने अब तक भूतपूर्व गोदी श्रमिक बोर्ड की लेवी को उत्पादन के विभिन्न स्तरों पर प्रतिटन वस्तुवार दर में युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। इस प्रस्ताव का एमओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा दिनांक 28 मार्च, 2001 को आयोजित उसकी बैठक में समर्थन किया गया है।

3.2. अपने प्रस्ताव में एमओपीटी ने निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं -

- (i) इस प्रस्ताव में पत्तन प्रयोक्ताओं, जो कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की सेवा प्राप्त कर रहे थे, के साथ चर्चा की गई है और मजदूरी की प्रतिशतता पर मौजूदा लेवियों को उत्पादन के विभिन्न स्तरों पर प्रतिटन वस्तुवार दर में युक्तिसंगत बनाने के लिए सर्वसम्मति से सहमति हुई है ।
- (ii) उत्पादन के विभिन्न स्तरों पर प्रतिटन दर सभी जहाजी कुलियों के निष्पादन स्तर का ध्यान रखेगी ।
- (iii) वस्तुवार दर प्रभारित करने के लिए किसी पोत का प्रति पाली प्रति हुक औसत उत्पादन यहां तक कि उपस्करो की खराबी, मौसम की प्रतिकूल दशाओं, अपर्याप्त कार्गो आदि जैसे कारकों को शामिल करते हुए निकाला गया है ।
- (iv) प्रस्तावित दर बढ़ावा लेखाकरण कार्यविधि को सरल बनाएगा । इसके अतिरिक्त, एक वस्तु के प्रहस्तन करने की लागत के लिए दूसरी वस्तु द्वारा परस्पर आर्थिक सहायता उपलब्ध नहीं होगी ।
- (v) प्रस्तावित दरों के कार्यान्वयन पर अनुमानित आय 15 करोड़ रुपये के अनुमानित व्यय की तुलना में 15.27 करोड़ रुपये होगी । निवल अधिशेष केवल सीमांतिक होगा । कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों पर वास्तविक प्रचालन व्यय के अतिरिक्त सामाजिक सुरक्षा लाभों के लिए 5.32 करोड़ रुपये के व्यय की भी व्यवस्था की गई है ।

4.1 एमओपीटी का प्रस्ताव पत्तन प्रयोक्ताओं के सभी संबंधित प्रतिनिधिक निकायों को उनकी टिप्पणी के लिए परिचालित किया गया था ।

4.2 हमें मुरुगाव जहाजी कुली संघ (एमएसए) से ही टिप्पणिया प्राप्त हुई हैं । एमएसए द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का सार निम्नानुसार है -

मुरुगाव जहाजी कुली संघ (एमएसए)

- (i) सीएचएलडी द्वारा प्रभारित लेवियों का योजितकीकरण लंबे समय से लंबित मुद्दा है और यह भूतपूर्व एमडीएलबी के वर्ष 1998 में एमओपीटी के साथ विलयन की शर्तों में से एक था ।
- (ii) पत्तन की एमएसए के साथ विस्तृत चर्चा हुई थी और वह सभी संबंधित द्वारा सहमत्य प्रस्ताव पर सहमत हुआ ।
- (iii) चूंकि, प्रस्ताव पर दोनों पक्षों अर्थात् पत्तन और पत्तन प्रयोक्ताओं की सहमति से पहुंचा गया है इसलिए, एमओपीटी के न्यासी मंडल ने भी उसे अनुमोदित कर दिया और कार्यवाही तथा अनुमोदन के लिए प्राधिकरण को अग्रेषित कर दिया है ।

- (iv) पत्तन द्वारा जैसा सुझाव दिया गया है, वस्तुवार दरों की वैधता 2 वर्ष की बजाय 3 वर्ष के लिए नियत करने की समावना खोजने का अनुरोध किया जाता है, क्योंकि यह एक बेहतर तरीके से नई प्रणाली को समायोजित करने और अपनाने में तथा इस संबंध में शीघ्र निर्णय लेने में सहायता करेगा ।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर एमओपीटी से निम्नलिखित बातों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था —

- (i) सीएचएलडी पर लागू प्रभारों की मौजूदा समय अनुसूची ।
- (ii) मौजूदा श्रमिक आधारित दरों को प्रस्तावित प्रति टन दरों में परिवर्तित करने के लिए अपनाई जाने वाली विधि और परिकलन का विवरण देते हुए कार्यचालन पत्रक ।
- (iii) पिछले तीन वर्षों के लिए दरे निर्धारित करने हेतु उत्पादकता स्तर और वस्तुवार उत्पादकता (औसत हुक शिफ्ट उत्पादन) निकालने के लिए आधार ।
- (iv) वर्ष 1999-2000 और 2000-01 के दौरान सीएचएलडी द्वारा प्रहस्तन किए गए वस्तुवार कार्गो और प्रस्ताव की वित्तीय जटिलता के आकलन के लिए प्रस्तावित दरों पर वसूली योग्य राजस्व की तुलना में मौजूदा दरों पर वसूल किए गए राजस्व का तुलनात्मक विवरण ।

5.2 मांगी गई समुचित सूचना की प्रस्तुति के अतिरिक्त, एमओपीटी द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण निम्नानुसार है—

- (i) निर्धारित श्रमिक लगाने के पैमाने के अनुसार लिए गए श्रमिकों के लिए लागू मजदूरी और लेवी वाले मौजूदा वस्तुवार लागत प्रति टन को प्रति टन दर में परिवर्तित करने के लिए अपनाई गई विधि । परिकलन का विवरण देते हुए कार्यचालन पत्रक प्रस्तुत किया गया है ।
- (ii) दरे निर्धारित करने के लिए उत्पादकता स्लैब पोत के उत्पादन निष्पादन पर आधारित है । प्रति शिफ्ट हुक उत्पादन की दर जितनी अधिक होगी श्रमिकों का नियोजन उतना ही कम होगा । दरों की संरचना इस प्रकार बनाई जाती है कि जब प्रति शिफ्ट प्रति हुक उत्पादकता प्रति टन अधिक हो जाती है, तब दरों को श्रमिकों की औसत लागत के आधार पर कम किया जाता है । ग्रेब लगे पोतों द्वारा प्रचालन के मामले में ग्रेब की स्थापन क्षमता और ग्रेब खराब होने, क्रेन की खराबी आदि जैसे अन्य कारकों पर भी विचार किया जाता है ।

6. इस मामले पर एमओपीटी में दिनांक 14 मई 2001 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी ने प्रस्ताव की चर्चा की । इसने इंगित किया कि प्रस्ताव उन दरों के योजितकरण के लिए था, जिसका सुझाव स्वयं महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने दिया था । सभी प्रयोक्ताओं, विशेषकर जहाजी कुली प्रस्ताव से सहमत थे । मुरुगाव जहाजी कुली संघ ने सूचित किया कि यह प्रस्ताव का पूर्णतः समर्थन करता है ।

7. चूंकि, यह जानकारी मिली थी कि कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड (सीडीएलबी) पोत पर श्रमिकों की आपूर्ति के लिए इकाई दर अपना चुका था, इसलिए सगत ब्योरे उनसे प्राप्त किए गए थे । सीडीएलबी द्वारा उल्लिखित कुछ संगत बातें निम्नानुसार हैं —

- (i) सीडीएलबी दूरदर्शी उत्पादकता उन्मुख स्लेब की समूह-आधारित लागत से इकाई-आधारित लागत अपना चुका था ।
- (ii) यह परिवर्तन पत्तन और डीएलबी के प्रभारों के बीच समानता लाने के अतिरिक्त प्रारम्भिक तौर पर लागत में पारदर्शिता लाने और वसूली की प्रणाली को सरल बनाने के लिए था ।
- (iii) प्रभारित करने की नई प्रणाली पर न्यायालय में जहाजी कुलियों द्वारा प्रश्न उठाया गया था ।
- (iii) सरकार के स्तर पर बातचीत के बाद सीडीएलबी नौवहन मंत्रालय की विधिवत सहमति से कटेनरों और ब्रक बल्क कार्गो पर क्रमशः दिनांक 5 मार्च, 1999 और 1 जनवरी, 2000 से इकाई दर कार्यान्वित कर चुका है । न्यायालय ने भी पद्धति को परिवर्तित करने का प्रश्न उठाते हुए मामले को खारिज करते हुए सीडीएलबी के पक्ष में निर्णय दिया था ।

8 इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के सदर्म में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है —

- (i) भूतपूर्व मुरुगाव गोदी श्रमिक बोर्ड (एमडीएलबी) का दिनांक 1 अप्रैल, 1998 से एमओपीटी के साथ विलय हो गया । इस विलय के परिणामस्वरूप, एमडीएलबी के सभी कर्मचारी एमओपीटी के कर्मचारी हो गए । इसे देखते हुए, जहाजी कुली दुलाई और अन्य तट आधारित प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती दिनांक 1 अप्रैल, 1998 से एमओपीटी द्वारा की गई है और सगत प्रभार एमओपीटी द्वारा सग्रहित किए जा रहे हैं । चूंकि, इन कार्गो प्रहस्तन कामगारों द्वारा किए जाने कार्यों में एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के अधीन कुछ सूचीबद्ध सेवाएं शामिल हैं, इसलिए ऐसे कामगारों की सेवाओं की आपूर्ति करने वाला पत्तन न्यास इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना कोई प्रभार नहीं लगा सकता । एमडीएलबी के उसके साथ विलय के तत्काल बाद एमओपीटी को पत्तन के दरों के मान में एमडीएलबी द्वारा पहले लगाए गए प्रभारों को शामिल करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करना चाहिए था, ताकि वह उसे कानूनी तौर पर लगाना जारी रख सके । तथापि, यह पहले नहीं हुआ है । तात्कालिक प्रस्ताव भी इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है ।
- (ii) सरकार की वर्तमान नीति संबंधित पत्तन न्यासों के साथ डीएलबी का विलय करना है । ऐसे विलय से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए प्रभार इस प्राधिकरण के विनियमन क्षेत्र के अधीन आ जाएगा । इसलिए, एमओपीटी के प्रस्ताव, जो प्रसंगवश कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रभार को विनियमित करने के लिए हमारे द्वारा प्राप्त पहला औपचारिक प्रस्ताव है, के परिप्रेक्ष्य में ऐसे मामलों में अपनाए जाने वाले मूल्यान्वेषण सिद्धांतों की जांच करना उपयोगी होगा ।

गोदी श्रमिक बोर्ड की पारम्परिक लेवी प्रणाली में, विभिन्न प्रयोजनों के लिए उपरिव्यय वसूली की विभिन्न प्रतिशतताओं के साथ कामगार की वास्तविक मजदूरी और कामगारों की वास्तविक उजरती दर अर्जन दर जहाजी कुलियों से वसूल की जाती है, जो पोत पर जहाजी कुली दुलाई कार्यों के लिए गोदी श्रमिकों के तैनात करते हैं । एमओपीटी का तात्कालिक प्रस्ताव इस लेवी प्रणाली को परिवर्तित करके प्रति टन दर करना है । जैसा एमओपीटी द्वारा इंगित किया गया है, प्रति टन दर लागत की वसूली में पारदर्शिता लाती है और लेखाकरण को सरल बनाती है । जहां तक पोतवणिकों का संबंध है, उनके लिए अपने कार्गो की दुलाई के संपूर्ण लागत निर्धारण का आंकलन करना सरल हो जाता है ।

यह तर्क हो सकता है कि अगर इकाई दर लागू की जाती है तो यह जहाजी कुलियों को वास्तव में आवश्यकता की अपेक्षा श्रमिक दलों की अधिक सख्या में भाग करने के लिए प्रोत्साहित कर सकती है । यह ~~प्रभार~~ प्रभार

दृष्टया वेध प्रतीत नहीं होता, क्योंकि पत्तन न्यास/गोदी श्रमिक बोर्डों ने विभिन्न प्रचालनों के लिए काम पर लगाए जाने वाले श्रमिक का मान निर्धारित किया है और श्रमिकों की तैनाती ऐसे मान पर आधारित होती है। कुछ लोगों में यह संदेह हो सकता है किराया "प्रति टन" दर उत्पादकता को प्रोत्साहित करेगी या नहीं। यह मानना होगा कि "प्रति टन" दर का निर्धारण मात्र ही जहाजी कुलियों को उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए उचित योजना बनाने और पर्यवेक्षण करने के लिए प्रेरित नहीं कर सकता। आखिरकार वे इकाई दर का मुग्तान करेंगे, जो समय और कार्यबल से जुड़ा हुआ नहीं है। इससे पत्तन न्यास को अधिक श्रमिक लागत व्यय, जिसकी पूर्णतः वसूली नहीं होगी, करते हुए अधिक "गैंग शिफ्ट" तैनात करना पड़ सकता है, जैसा एमओपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है, तो इस समस्या पर प्रभावी रूप से ध्यान दिया जा सकता है। उत्पादकता संबंध प्रचालन की समग्र लागत कम करने के लिए बेहतर उत्पादकता प्राप्त करने के लिए जहाजी कुलियों के लिए प्रोत्साहन के रूप में कार्य करेगी।

पोत पर सेवाओं के लिए इकाई दर का निर्धारण निस्संदेह रूप से पादशिता लाएगा और प्रसंगवश प्रभावित करने की ऐसी प्रणाली लाइनो द्वारा लगाए जाने वाले टर्मिनल प्रहस्तन प्रमारों को अभिज्ञात सेवा-सघटकों का अधिक उद्देश्यपूर्ण अनुवीक्षण करने योग्य बनाएगी।

यह मानना होगा कि लाइन अथवा उनके एजेंट किसी भी मामले में "पोत पर" कार्य के लिए उनके द्वारा लगाए गए जहाजी कुलियों की लदान/उतराई किए गए कार्गो के टन-भार पर निर्भर करते हुए इकाई दर आधार पर मुग्तान करते हैं। इकाई दर प्रणाली विभिन्न लाइनों/परिस्थितियों के लिए बिलिंग करते समय एक ही श्रमिक दर की लागत की बहु गणना की संभावना भी रोकती है।

- (iii) विशेषकर, जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और एचडीसी जैसे आधुनिक पत्तनों/टर्मिनलों में, जहां गोदी श्रमिक बोर्ड स्कीम कभी भी लागू नहीं की गई थी, जहाजी कुली दुलाई/पोत पर प्रमारों की वसूली इकाई आधारित दरें हैं। इस पत्तन न्यास के मामले में, तटीय श्रमिकों (जो पोत पर श्रमिकों के पूरक हैं) की आपूर्ति के लिए लगाया जाने वाला प्रमार घाटशुल्क में शामिल किया जाता है अथवा प्रहस्तन प्रमार के रूप में अलग से लगाया जाता है। दोनों मामले वसूल किए गए प्रमार इकाई-दर पर आधारित हैं न कि लेवी प्रणाली पर। इकाई दर के गुण को यहां तक कि एक मौजूदा गोदी श्रमिक बोर्ड (सीडीएलबी) द्वारा भी माना गया है। सीडीएलबी के मामले में इकाई-आधारित दरें लगाने के लिए अपनाई गई पद्धति का नौबहन मंत्रालय द्वारा भी समर्थन किया गया है और इसे कलकत्ता उच्च न्यायालय का प्रासंगिक अनुमोदन प्राप्त है।

- (iv) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि यह प्रश्न की एक नई श्रेणी है, जिसे अब इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाना है। सभी महापत्तनों में इस प्रश्न मद का विनियमित करने के लिए आम दृष्टिकोण पर निश्चित विचार आने वाले समय में किया जाएगा। सभी संगत मुद्दों और जटिलताओं का अनुमान लगाने योग्य होने के लिए पत्तन न्यासों, जहाजी कुलियों, सीसीआई और व्यापार जगत से लिए जाने वाले सदस्यों का एक कार्यदल शीघ्र ही गठित किया जाएगा।

तथापि, एमओपीटी के प्रस्ताव को मुद्दों का आगे अध्ययन करने के लिए रोक रखने की आवश्यकता नहीं है। इस परिप्रेक्ष्य में यहां यह उल्लेख करना संगत है कि राष्ट्रीय पत्तन प्रबंध संस्थान (एनआईपीएम), चेन्नई ने नौबहन मंत्रालय के निर्देशाधीन मुरुगाय पत्तन न्यास के लिए समतुल्य प्रहस्तन लागत के लिए कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रचालन लेवी के योजितकीकरण पर एक अध्ययन किया है। हाल ही में प्रस्तुत अपनी रिपोर्ट में एनआईपीएम ने श्रमिक लेवी की मौजूदा प्रणाली को उत्पादकता लिफ्ट के साथ प्रति-टन दरों में परिवर्तित करने का भी सुझाव दिया है।

- (v) ऊपर उप-पैरा (ii), (iii) और (iv) में जैसा उल्लेख किया गया है, उसके और पारम्परिक लेवी प्रणाली पर, इकाई-दर की स्पष्ट वरिष्ठता के दृष्टिगत पोत पर कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए उत्पादकता से संबंधित प्रति-टन दर लागू करने के लिए एमओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किए जाने योग्य है। यह उल्लेखनीय है कि प्रयोक्ताओं ने प्रस्ताव का पूर्णतः समर्थन किया है। जैसा एमएसए द्वारा इंगित किया गया है, लेवी की

मौजूदा प्रणाली के स्थान पर समेकित प्रति-टन दर लागू करना एमडीएलबी के एमओपीटी के साथ विलय की स्कीम में सूचीबद्ध शर्तों में से एक है ।

- (vi) जबकि, एमओपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति स्वीकार्य है, कुछ मामलों में दरों की गणना करने में त्रुटियां हो सकती हैं । यह त्रुटियां मुख्यतः कुल लागत के पूर्णांकन के कारण हैं । चूंकि, ये दरें उत्पादकता स्तरों से संबद्ध हैं और जहाजी कुलियों के साथ विधिवत परामर्श के बाद एमओपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है, हमने पृथक दरों का कोई समायोजन नहीं किया है ।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रभाव विवरण से यह पता चलता है कि प्रभार की नई प्रणाली का प्रभाव वर्ष 2000-01 के लिए सीमांतिक है । विवरण में, ग्रेब द्वारा प्रहस्तन किए गए स्क्रैप के लिए वसूली योग्य राशि वर्ष 2000-01 के लिए 100% से अधिक की असामान्य वृद्धि दर्शाती है, जो प्रहस्तन की गई यात्रा और वसूली योग्य राजस्व के अनुमान में कुछ अंकगणितीय त्रुटि के कारण प्रतीत होती है ।

एमओपीटी द्वारा प्रदान किया गया वित्तीय विवरण दर्शाता है कि वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए अधिशेष उत्पादन "प्रतिटन" प्रभार की प्रस्तावित प्रणाली लागू करने के बाद भी सीमांतिक है । इसे देखते हुए, प्रस्तावित दरों का प्रयोक्ताओं और पत्तन दोनों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

- (vii) यह प्राधिकरण प्रशुल्कों के लिए 2 वर्ष का वैधता चक्र निर्धारित कर चुका है । तात्कालिक मामले में एमओपीटी ने प्रस्तावित दरों को 2 वर्ष की अवधि के लिए वैध रहने की अनुमति देने का भी प्रस्ताव किया है । तथापि, एमएसए ने प्रस्तावित दरों को 3 वर्ष की अवधि के लिए वैध रखने के लिए माग की है । चूंकि, इस मामले का नियंत्रण करने वाली कोई विशेष परिस्थितियां नहीं हैं, इसलिए हम एमएसए के अनुरोध का स्वीकार करने के लिए कोई औचित्य नहीं देखते ।

एमओपीटी के कार्गो-संबद्ध प्रभारों का सामान्य संशोधन 2 वर्ष की सामान्य वैधता अवधि सहित जून, 2000 में अनुमोदित किया गया था । हाल में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमओपीटी में संशोधित रेलवे प्रभारों को भी संशोधित कार्गो संबद्ध प्रभारों की वैधता के साथ सह-समाप्त होने का आदेश दिया गया था । इसे देखते हुए, अब अनुमोदित किए जाने वाले कार्गो प्रहस्तन कामगार प्रभारों की वैधता संशोधित कार्गो-संबद्ध प्रभारों की वैधता के साथ सह-समाप्त निर्धारित करना तर्कसंगत है ।

9. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एमओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है और संलग्न विवरण में दिए गए अनुसार कार्गो प्रहस्तन करने वाले कामगारों की तैनाती के लिए प्रभारों को शामिल करने हेतु एमओपीटी के दरों के मान को संशोधित करता है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2001/असाधारण]

अनुबंध

**मुरुगाव पत्तन न्यास
दरों का मान
कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए प्रभार**

क्रम सं०	कार्गो	प्रति पोत प्रति हुक औसत	प्रति टन दर (रुपए)
1	जहाजी कुली दुलाई		
1	ग्रेब द्वारा पेलेट्स/अयस्क/पिण्ड/चूण/ मैगनीज/चूना पत्थर/कच्चा लोहा	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 से 1250 टन 1251 और उससे अधिक	80/- 65/- 45/- 36/- 32/- 28/-
2	नेट रिलिंग्स द्वारा पिण्ड/अयस्क/पूर्ण/ पिलेट्स	200 टन तक 201 से 250 टन 251 और उससे अधिक	110/- 92/- 78/-
3	नेट रिलिंग्स द्वारा कोयला/कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 और उससे अधिक	140/- 110/- 92/-
4	ग्रेब द्वारा कोयला/कोक/एमईटी/ आरपी कोक	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 और उससे अधिक	88/- 60/- 40/- 30/- 25/-
5	ग्रेब द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	350 टन तक 351 से 450 टन 451 से 550 टन 551 और उससे अधिक	107/- 90/- 72/- 65/-
6	रिलिंग और प-लोडर/जेसीबी से उर्वरक/खाद्यान्न	200 टन तक 201 से 300 टन 301 से 400 टन 401 और उससे अधिक	130/- 110/- 90/- 75/-
7	नेट रिलिंग्स द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	120 टन तक 121 से 150 टन 151 और उससे अधिक	200/- 175/- 140/-

8. बारीबद कार्गो उर्वरक/चीनी/खाद्यान्न (हैच में ढेर लगाने सहित)	120 टन तक	190 /—
	121 से 150 टन	160 /—
	151 और उससे अधिक	125 /—
9. ग्रेब द्वारा स्क्रैप	150 टन तक	150 /—
	151 से 250 टन	120 /—
	251 से 350 टन	90 /—
	351 और उससे अधिक	80 /—
10. बॉक्साइट	500 टन	60 /—
	501 से 750 टन	43 /—
	751 से 1000 टन	35 /—
	1001 और उससे अधिक	32 /—
11. स्लिंग तक जम्बो बैग में एल्युमिना/ सीपी कोक और जहाज के पेटे में बैग खोलना	150 टन तक	130 /—
	151 से 200 टन	115 /—
	201 से 250 टन	105 /—
	251 से 300 टन	95 /—
	301 और उससे अधिक	85 /—
12. जम्बो बैग में एल्युमिना/सीपी कोक	150 टन तक	118 /—
	151 से 200 टन	115 /—
	201 से 250 टन	100 /—
	251 से 300 टन	85 /—
	301 और उससे अधिक	75 /—
13. स्लिंग द्वारा एच0आर0 कुडलिया/ इस्पात के पिंड	350 टन तक	70 /—
	351 से 500 टन	60 /—
	501 से 750 टन	50 /—
	751 से 1000 टन	45 /—
11. घाट पर प्रचालन		
14. आरएण्डडी सार्ड/खुले मूखंड में इस्पात पिंडों और कुडलियों का लदान/उतराई	350 टन तक	15 /—
	351 से 500 टन	14 /—
	501 से 750 टन	13 /—
	751 से 1000 टन	12 /—
15. शेड/खुले मूखंड में अल्युमिना/ सीपीको जम्बो बैग का लदान/ उतराई	120 टन तक	30 /—
	121 से 150 टन	28 /—
	151 से 180 टन	24 /—
	181 और उससे अधिक	22 /—

16	शेड में ट्रकों/वैनो में/से उर्वरक/ चीनी/खाद्यान्न आदि के थैलाबंद कार्गो लदान/उतराई (एक प्रचालन)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 और उससे अधिक	70/— 60/— 50/—
17.	थैलाबंद कार्गो (शेड में ट्रक में लदान और बर्थ पर स्लिंग पर रखना) (दो घाट प्रचालन)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 और उससे अधिक	140/— 120/— 100/—
III कंटेनर प्रहस्तन			
18.	मछलीमार ट्रॉलर में भरना/खाली करना	(प्रति ट्रॉलर प्रति हुक औसत उत्पादन) 3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक	11000/— 3000/—प्रति टीईयू 2000/—प्रति टीईयू
19.	पोतों से/में कंटेनरों का लदान/उतराई	30 बक्से तक 31 बक्से और उससे अधिक	न्यूनतम 12000/—रुपए कं अर्धीन 500/— प्रति बक्सा 400/— प्रति बक्सा
20.	कंटेनर भरना/खाली करना (हस्तचालित)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक	6400/— 1600/—प्रति टीईयू 1200/— प्रति टीईयू
21.	कंटेनर भरना/खाली करना (फोर्क लिफ्ट से)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक	3200/— 800/—प्रति टीईयू 500/— प्रति टीईयू
22.	कंटेनर भरना/खाली करना (निजी सामान)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक	4000/— 1000/—प्रति टीईयू 800/— प्रति टीईयू

टिप्पणी.

प्रति पोत हुक/शिफ्ट औसत उत्पादन निम्नानुसार परिकल्पित किया जाएगा —

- (क) लदान पत्र के अनुसार टन-मार को पोत के लिए प्रति हुक टन-मार निर्धारित करने के लिए पोत के लिए काम पर लगाए गए हुकों की संख्या द्वारा भाग दिया जाएगा ।
- (ख) तटीय प्रचालन के मामले में लॉरी/रेलवे रसीद/पैकजबंदी सूची के आधार पर मिलाप पत्रक के अनुसार शिफ्ट-वार टन-मार बिलिंग का आधार होगा ।
- (ग) 0.5 से कम उत्पादक के मिन को छोड़ दिया जाएगा और 0.5 और उससे अधिक को अगले उच्च टन में पूर्णकृत किया जाएगा ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 13th July, 2001

No. TAMP/36/2001-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mormugao Port Trust about the realisation of levies of the erstwhile Mormugao Dock Labour Board into per-tonne commodity-wise rate for inclusion in its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/36/2001-MOPT****The Mormugao Port Trust**

- - -

Applicant**ORDER**

(Passed on this 28 the day of June 2001)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) about the rationalisation of levies of the erstwhile Mormugao Dock Labour Board (MDLB) into per tonne commodity-wise rates for inclusion in its Scale of Rates.

2. This Authority had passed an Order on 2 June 2000 relating to revision of cargo handling charges, warehousing and estate rentals. In the said Order, it was observed that with the merger of the Dock Labour Board with the Port Trust, the levy and other charges collected by Cargo Handling Labour Department (CHLD) (erstwhile Mormugao Dock Labour Board) appeared to have come under the purview of this Authority. Since the MOPT had not proposed any increase in or rationalisation of the levy, it was left to be enquired into at a later stage.

3.1. In this backdrop, the MOPT has now proposed to rationalise the existing levy of the erstwhile Dock Labour Board into a commodity-wise rate per tonne at various levels of output. The proposal has been endorsed by the Board of Trustees of the MOPT in its meeting held on 28 March 2001

3.2. In its proposal, the MOPT has made the following main points:

- (i). The proposal has been discussed with the port users who were availing the services of cargo handling labour and it has unanimously been agreed to rationalise the existing levies on percentage of wages into a commodity-wise rate per tonne, at various levels of output.
- (ii). The rate per tonne at various levels of output will take care of the performance levels of all stevedores.
- (iii). The average output per-hook per-shift of a vessel for charging the commodity-wise rate has been worked out by including even factors like failure of equipment, unfavourable climatic conditions, insufficient cargo, etc.
- (iv). The proposed rate structure will make the accounting procedure simpler. Further, there will be no cross-subsidisation of handling cost of one commodity by that of another commodity.
- (v). The estimated income on implementation of the proposed rates will be Rs.15.27 crores as against an estimated expenditure of Rs.15 crores. The net surplus will only be marginal. An expenditure of Rs.5.32 crores has also been provided for social security benefits in addition to actual operating expenditure on cargo handling labour.

4.1. The proposal of the MOPT was circulated among all concerned representative bodies of port users for their comments.

4.2. We have received comments only from the Mormugao Stevedores Association (MSA). A summary of the comments furnished by the MSA is as follows:

The Mormugao Stevedores Association (MSA)

- (i). Rationalisation of levies charged by the CHLD has been a long pending issue and was one of the conditions of the merger of the erstwhile MDLB with the MOPT in the year 1998.
- (ii). The port had detailed discussions with the MSA and arrived at a proposal agreed by all concerned.

- (iii). Since the proposal has been arrived at by the consensus of both parties i.e. the port and port users, the Board of Trustees of the MOPT has also approved it and forwarded to the Authority for perusal and approval.
- (iv). It is requested to explore the possibility to fix the validity of the commodity-wise rates for 3 years instead of 2 years as suggested by the port as it will help to adjust and adopt the new system in a better way and to take an early decision in this regard.

5.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information / clarifications on the following points:

- (i). The existing schedule of the charges applicable to the CHLD.
- (ii). The methodology adopted to convert the existing labour based rates into proposed per tonne rates and the working sheet explaining the calculations.
- (iii). The basis of arriving at the productivity slabs for prescribing rates and the commodity wise productivity (Average hook shift output) for the last three years.
- (iv). A comparative statement of the commodity-wise cargo handled by the CHLD during 1999-2000 and 2000-01 and the revenue realised at the existing rates vis-à-vis the revenue realisable at the proposed rates to assess the financial implications of the proposal.

5.2. The clarifications given by the MOPT, in addition to submission of the requisite information called for, are as follows:

- (i). The methodology adopted to convert the existing commodity-wise cost per tonne consisting of wages and levies as applicable for labour drawn, as per the prescribed manning scales, into per tonne rate. The working sheet giving details of the calculation have been furnished.
- (ii). The productivity slabs for prescribing the rates are based on the performance of the vessel output. The higher the rate of output per hook per shift, the lower is the employment of labour. The rates are structured in such a way that when the productivity per-hook per-shift output goes up per tonne, the rates are brought down based on the average cost of labour. In case of operations by vessels fitted with grabs, the lifting capacity of the grab and other factors like failure of grab, Crane failure, etc., are also considered.

6. A joint hearing in this case was held on 14 May 2001 at the MOPT. At the joint hearing, the MOPT explained the proposal. It pointed out that the proposal was for rationalisation of rates which the TAMP itself had advised. All users, especially the Stevedores, agreed with the proposal. The Mormugao Stevedores Association conveyed that it fully endorsed the proposal.

7. Since it was gathered that the Calcutta Dock Labour Board (CDLB) had already adopted a unit rate for supply of on-board labour, relevant details were obtained from it. Some of the relevant points mentioned by the CDLB are as follows:

- (i). The CDLB had already changed over from gang-based cost to unit-based cost of telescopic productivity oriented slabs.
- (ii). This change over was primarily to bring in transparency in cost and to make the system of recovery simple apart from achieving a parity between the Port and the DLB charges.
- (iii). The new system of charging was questioned by the Stevedores in the court of law.
- (iv). After deliberations at the government level, the CDLB had already implemented unit rate on containers and break bulk cargo w.e.f. 5 March 1999 and 1 January 2000 respectively with due concurrence of the Ministry of Shipping. The Court had also ruled in favour of the CDLB by dismissing the cases questioning the change of methodology.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The erstwhile Mormugao Dock Labour Board (MDLB) merged with the MOPT with effect from 1 April 1998. Consequent upon this merger, all employees of the MDLB have become employees of the MOPT. That being so, deployment of cargo handling workers for stevedoring and other shore based operations has been done by the MOPT with effect from 1 April 1998 and the relevant charges are being collected by the MOPT. Since the functions carried out by these cargo handling workers encompass some of the listed services under Section 48 of the MPT Act, a Port Trust supplying services of such workers cannot levy a charge without the approval of this Authority. Immediately on merger of the MDLB with it, the MOPT should have approached this Authority for inclusion of the charges earlier levied by the MDLB in the Scale of Rates of the Port so that it can legally continue to levy them. This has, however, not happened earlier. The instant proposal has also been submitted by the MOPT based on the advice given by this Authority.
- (ii). The current policy of the Government is to merge the DLBs with the concerned Port Trusts. With such mergers, the charges for deployment of cargo handling workers will come under the regulatory ambit of this Authority. It is, therefore, useful to examine the pricing principles to be adopted in such cases, in the context of the MOPT proposal, which, incidentally, is the first formal proposal received by us to regulate cargo handling workers charges.

In the conventional Dock Labour Board's levy system, the actual wages of worker along with different percentages of overhead recovery for different purposes and the actual piece rate earning rate of the workers are recovered from the stevedores who book the Dock labours for on-board stevedoring works. The instant proposal of the MOPT is to change over from this levy system to a per-tonne rate. As has been pointed out by the MOPT, a per-tonne rate brings in transparency in recovery of cost and also makes accounting easier. As far as shippers are concerned, it becomes easier for them to assess the overall costing of moving their cargo

There can be an argument that if unit rates are introduced, it may encourage the stevedores to demand more number of labour gangs than actually required. This argument, prima facie, does not appear valid since the Port Trusts / Dock Labour Boards have laid down manning scales for different operations and the labour deployment is based on such scales. There can still be a doubt in some quarters whether a 'per-tonne' rate will encourage productivity. It is to be admitted that a simple prescription of a 'per-tonne' rate may not motivate the Stevedores to effect proper planning and supervision to achieve higher productivity. After all, they will pay a unit rate, which is not linked to time and workforce. This may lead to Port Trusts deploying more 'gang-shifts' incurring more labour cost, which will not fully be recovered. If the 'per-tonne' (unit) rate is linked to productivity levels, as has been proposed by the MOPT, this problem can effectively be addressed. The productivity linkage will act as an incentive to the Stevedores to achieve better productivity to reduce the overall cost of operation.

Prescription of a unit rate for on-board services will undoubtedly bring in transparency; and, incidentally, such a system of charging will enable a more objective monitoring of identified service-components of the Terminal Handling Charges levied by the Lines.

It is to be recognised that the Lines or their agents in any case pay the stevedores engaged by them for 'on board' work on unit rate basis depending on the tonnage of cargo loaded / unloaded. A unit rate system also forecloses the scope for multiple counting of cost of the same labour gang while billing against different Lines / consignees.

- (iii). Significantly, in modern ports / terminals like the JNPT, the NSICT and HDC, where the Dock Labour Board Scheme was never introduced, the recovery of stevedoring / on-board charges are unit-based rates. In case of the Port Trust, the charges levied for supply of shore labour (who complement on-board labour) are included in wharfage or levied separately as handling charge. In either case, the charges realised are based on a unit-rate and not on a levy system. The merits of the unit rate has also been recognised even by an existing Dock Labour Board (CDLB). In case of the CDLB, the method adopted to

levy unit-based rates has been endorsed by the Ministry of Shipping (MOS) and has the incidental approval of the Calcutta High Court.

- (iv). As has been mentioned earlier, this is a new category of tariff which is now to be regulated by this Authority. A definite view on the common approach to regulate this tariff item in all the major ports will be taken in due course. To enable appreciation of all relevant issues and implications, a Working Group comprising members drawn from Port Trusts, Stevedores, C.C.I., and the Trade will be constituted soon.

The MOPT proposal need not, however, be held up for a further Study of the Issues. In this context it is relevant here to mention that the National Institute of Port Management (NIPM), Chennai, had carried out a Study on 'Rationalisation of levy of cargo handling labour operation for equitable handling cost for Mormugao Port Trust' under the directives of the Ministry of Shipping. In its Report submitted recently, the NIPM has also suggested conversion of the existing system of labour levy into per-tonne rates with productivity linkages.

- (v). In view of what has been explained in sub-paras (ii), (iii) and (iv) above, and the obvious superiority of a unit-rate over the conventional levy system, the proposal of the MOPT to introduce a per-tonne rate linked to productivity for supply of on-board cargo handling workers deserves to be approved. It is noteworthy that the users have fully endorsed the proposal. As has been pointed by the MSA, introduction of a consolidated per-tonne rate in place of the existing system of levy is one of the conditions listed in the scheme for merger of MDLB with the MOPT.

- (vi). While the methodology adopted by the MOPT is acceptable, the working of rates in some cases contains minor mistakes. These mistakes are mainly due to rounding off of the total cost. Since the rates are linked to productivity levels and the proposal is made by the MOPT after due consultation with the stevedores, we have not made any adjustment of the individual rates.

The impact statement submitted by the MOPT reveals that the impact of the new system of charge is marginal for the year 2000-01. In the statement, the amount realisable on account of scrap handled by grab shows an abnormal increase of more than 100% for the year 2000-01, which appears to be due to some arithmetical error in the estimation of volume handled and revenue realisable.

The financial estimates provided by the MOPT show that the surplus generation for the years 2001-02 and 2002-03 is marginal even after introduction of the proposed system of 'per tonne' charge. That being so, the proposed rates may not have any adverse impact on both the users and the Port.

- (vii). This Authority has already prescribed a validity cycle of 2 years for tariffs. The MOPT in the instant case has also proposed to allow the proposed rates to be valid for a period of 2 years. The MSA has, however, pleaded for keeping the proposed rates valid for 3 year period. Since there are no special circumstances governing this case, we do not find any justification for accepting the request of the MSA.

The general revision of cargo related charges of the MOPT was approved in June 2000 with the usual validity period of 2 years. The revised railway charges at the MOPT approved by this Authority recently were also ordered to be co-terminus with the validity of the revised cargo related charges. That being so, it is logical to prescribe the validity of the cargo handling workers charges to be approved now to be co-terminus with the validity of the revised cargo related charges so that a coordinated view will be possible in future at least of all cargo related tariff at the MOPT.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the MOPT and amends the Scale of Rates of the MOPT to include charges for deployment of cargo handling workers as given in the statement annexed.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2001/Exty]

ANNEX**Mormugao Port Trust****Scale of Rates****Charges for deployment of Cargo Handling Workers**

S. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (In Rs.)
I. STEVEDORING			
1.	Pellets / Ores / Lumpy / Fines / Manganese / Lime Stone / Pig Iron by grabs	Upto 250 tonnes 251 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes 1001 to 1250 tonnes 1251 and above	80/- 65/- 45/- 36/- 32/- 28/-
2.	Lumpy / Ore / Fines / Pellets by net slings	Upto 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 and above	110/- 92/- 78/-
3.	Coal / Coke by net slings	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 and above	140/- 110/- 92/-
4.	Coal / Coke / Met / R.P. Coke by grabs	Upto 250 tonnes 251 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes 1001 and above	88/- 60/- 40/- 30/- 25/-
5.	Fertilisers / Foodgrains by grabs	Upto 350 tonnes 351 to 450 tonnes 451 to 550 tonnes 551 and above	107/- 90/- 72/- 65/-
6.	Fertilisers / Foodgrains with slings and pay loader / JCB	Upto 200 tonnes 201 to 300 tonnes 301 to 400 tonnes 401 and above	130/- 110/- 90/- 75/-
7.	Fertiliser / foodgrains by net slings	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	200/- 175/- 140/-
8.	Bagged cargo fertiliser / sugar / foodgrains (including stacking in the hatch)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	190/- 160/- 125/-
9.	Scrap by grabs	Upto 150 tonnes 151 to 250 tonnes 251 to 350 tonnes 351 and above	150/- 120/- 90/- 80/-
10.	Bauxite	Upto 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes 1001 and above	60/- 43/- 35/- 32/-

S. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (In Rs.)
11.	Alumina / C.P. Coke in Jumbo bags to sling and open the bags in the hold	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 to 300 tonnes 301 and above	130/- 115/- 105/- 95/- 85/-
12.	Alumina / C.P. Coke in Jumbo bags	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 to 300 tonnes 301 and above	118/- 115/- 100/- 85/- 75/-
13.	H.R. Coils / Steel Slabs by slings	Upto 350 tonnes 351 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes	70/- 60/- 50/- 45/-
II. SHORE OPERATIONS			
14.	Loading / Unloading of Steel Slabs and coils at R & D Yard / Open Plot	Upto 350 tonnes 351 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes	15/- 14/- 13/- 12/-
15.	Loading / unloading of Alumina / C.P. Coke Jumbo bags in sheds / open plot	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 to 180 tonnes 181 and above	30/- 26/- 24/- 22/-
16.	Bagged Cargo Loading/ Unloading of Fertiliser / Sugar / Foodgrains etc., into / from trucks / wagons in the shed (one operation)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	70/- 60/- 50/-
17.	Bagged Cargo (loading in trucks in the shed and for placing on net slings at berths) (two shore operations)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	140/- 120/- 100/-

S. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per TEU (In Rs.)
III. CONTAINER HANDLING			
18.	Stuffing / de-stuffing from Fishing Trawler	(Average output per hook per trawler) Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	11000/- 3000/- per TEU 2000/- per TEU
19.	Containers loading / unloading from / into vessels	Upto 30 boxes 31 boxes and above	500/- per box subject to a minimum of Rs.12000/- 400/- per box
20.	Containers Stuffing / de-stuffing (manual)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	6400/- 1600/- per TEU 1200/- per TEU
21.	Container Stuffing / de-stuffing (with forklift)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	3200/- 800/- per TEU 500/- per TEU
22.	Containers Stuffing / de-stuffing (Personal effects)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	4000/- 1000/- per TEU 800/- per TEU

Note:

The average output per hook / shift per vessel shall be arrived as follows:

- The tonnage as per Bill of Lading shall be divided by the number of hooks employed for the vessel to determine the tonnage per hook for the vessel.
- In the case of shore operations the shift-wise tonnage as per tally sheet based on the lorry / railway receipt / packing list will be the basis for billing.
- The fraction of output below 0.5 shall be ignored and 0.5 and above shall be rounded off to the next higher tonne.

